

Über den Frankfurter Verein für Luftfahrt

Vor hundert Jahren, am 22. August 1908 wurde der Frankfurter Verein für Luftschiffahrt gegründet. Die Anregung dazu stammte vom Direktor des meteorologischen und geophysikalischen Instituts der Johann-Wolfgang-Goethe Universität Prof. Dr. Franz Linke.

Autor: Hans-Peter Walluf

Das war kein Zufall, denn Professor Linke war Dozent beim Physikalischen Verein in Frankfurt und beschäftigte sich schon während seiner Dissertation mit Potentialmessungen am Boden und im Ballon. Schon seit 1906 besaß der Physikalische Verein einen Ballon für Forschungszwecke. Prof. Linke initiierte 1909 den ersten Flugwetterdienst der Welt.

Die Gründung des Frankfurter Vereins für Luftschiffahrt fiel also in eine Zeit, als die Fliegerei noch in den Kinderschuhen steckte. Gerade einmal 5 Jahre vorher schafften die Gebrüder Wright nach jahrelanger systematischer Arbeit den ersten Flug mit einem motorisierten Fluggerät.

Die Luftfahrt wurde damals hauptsächlich mit Luftschiffen und Ballonen betrieben. Bereits im Oktober des Gründungsjahres des Frankfurter Vereins für Luftschiffahrt fand der erste Motorflug in Deutschland statt. Er wurde von Hans Grade in der Nähe von Berlin durchgeführt. Getrieben durch die Begeisterung für eine neue Technik und den Enthusiasmus über die Erfüllung des vielleicht ältesten Menschheitstraums, fand in den folgenden Jahren eine stürmische Entwicklung auf diesem Gebiet statt. Der Frankfurter Verein für Luftschiffahrt war von Anfang an dabei und spielte damals eine nicht unerhebliche Rolle. So war er bereits 1909 an der Ausrichtung der ersten Internationalen Luftschiff Ausstellung (ILA) in Frankfurt beteiligt. Die "ILA" trug luftfahrtgeschichtlich und werbewirksam wesentlich zur Entwicklung der deutschen Luftfahrt bei, und das gesamte flugsportliche Leben liegt zu dieser Zeit fast ausschließlich in den Händen des "Frankfurter Verein für Luftschiffahrt".

Am 31. Dezember 1909 legt August Euler als erster Deutscher die amtlich vorgeschriebene Prüfung als Flugzeugführer ab, zu dem er sich selbst ausgebildet hatte. Nach dem Jahresbericht der Generalversammlung des Vereins vom Januar 1911 zählt der "Frankfurter Verein für Luftschiffahrt" schon 450 aktive und 200 fördernde Mitglieder. Im gleichen Jahr erwirbt der Verein den Flugplatz Rebstock und errichtet darauf sechs Hallen, die an Flieger vermietet werden.

1912 wurde der Namen nach der Fusion mit dem Flugtechnischen Verein in "Frankfurter Verein für Luftfahrt e.V." geändert, der ihm bis heute erhalten blieb. Bei den Recherchen zur Geschichte der Luftfahrt im Rhein-Main-Gebiet stößt man immer wieder auf Ereignisse und Aktivitäten des FVL, die sehr deutlich machen, welche herausragende Bedeutung der Verein seit seiner Gründung für die Entwicklung der Luftfahrt im Raum Frankfurt hatte. Ohne die Pionierarbeit der Gründer und Initiatoren des Frankfurter Vereins für Luftfahrt hätte die Luftfahrt im Rhein-Main- Gebiet vielleicht eine andere Entwicklung genommen oder wäre ganz an dieser Region vorbeigegangen.

Während des ersten Weltkrieges kamen sämtliche Aktivitäten des Vereins zum Erliegen. Kaum aber war der Krieg vorbei, wurde der Verein am 29. September 1918 mit der ersten Generalversammlung wieder

aktiv. Auf dem Frankfurter Flugplatzgelände Rebstock entwickelte er sich erfreulich weiter. Die Ballonfahrer-Gruppe war bald die stärkste in Deutschland, und leidenschaftlich nahm der Verein an der Entfaltung des Segelflugs teil. In beiden Disziplinen konnten schöne sportliche Erfolge erzielt werden. Es gab in dieser Zeit kaum einen in der Luftfahrt bekannten Namen, der nicht mit den Aktivitäten des Frankfurter Verein für Luftfahrt in Verbindung gebracht werden konnte. Günter Groenhoff, Oskar Ursinus, Ernst Udet oder Prof. Willy Messerschmitt, alle haben sich um die Entwicklung der Luftfahrt verdient gemacht.

Eine Sensation erlebte Frankfurt am 30. September 1929, als Fritz von Opel auf dem Flugplatz Rebstock den ersten selbständigen Raketenflug der Welt durchführt und das legendäre deutsche Riesenflugboot DO-X mit seinen zwölf 500 PS Motoren und einer Spannweite von 48 Metern auf dem Main westlich Frankfurts, initiiert und organisiert durch den "Frankfurter Verein für Luftfahrt", landete.

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten war es wieder einmal vorbei mit dem Vereinsleben. Die "Gleichschaltung" und die Vereinnahmung des nicht unerheblichen Vereinsvermögens verhindert jede selbstständige Weiterentwicklung.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde zunächst jede fliegerische Betätigung in Deutschland verboten. Das hinderte jedoch die Flugbegeisterten nicht, wenn auch im Stillen, aktiv zu werden. Natürlich konnte man nicht offiziell einen Luftfahrtverein anmelden und so nannte man sich listigerweise "CUMULUS Club für Technik, Sport und Wetterkunde". Auf diese Weise erregte man keinen Verdacht und dennoch wusste jeder Flieger etwas mit diesen Begriffen anzufangen. Man organisierte Veranstaltungen mit Vorträgen zu verschiedenen Luftfahrtthemen und bereitete sich auf verschiedenste Weise darauf vor, fliegerisch wieder aktiv zu werden. In dieser Zeit wurde auch der Grundstein für die Modellfluggruppe unter der Leitung von Heinz Tonn gelegt. Im Vordergrund stand zunächst wieder der Segelflug, da man damit rechnete, dass dieser zuerst freigegeben würde. Es wurde die SAG-Rhein-Main (Segelflug-Arbeitsgemeinschaft Rhein-Main) mit Sitz in Darmstadt gegründet. Die keineswegs nur theoretischen Aktivitäten in Richtung Segelflugzeugbau führten dann auch zu Komplikationen mit den alliierten Behörden, glücklicherweise ohne wirklich ernsthafte Folgen für die Mitglieder und den Vorstand. So konnte, kurz vor der Freigabe der Ballonfahrt und des Segelfluges am 1. Juli 1951, der Name des Vereins wieder in "Frankfurter Verein für Luftfahrt" geändert werden. Kurze Zeit später, nämlich schon am Sonntag, den 19. August 1951, erlebte Frankfurt den ersten Rhein-Main-Segelflugtag, ausgerichtet vom "Frankfurter Verein für Luftfahrt". So war der Verein wieder ganz vorne dabei. Es folgten einige umtriebige Jahre. Der Selbstbau von Segelflugzeugen erforderte immer wieder die passende Räume und die mussten mehrfach gewechselt werden. Man flog in Groß-Ostheim und ab 1954 auch in Egelsbach. Am 5. Mai 1955 wurde der Motorflug in Deutschland wieder zugelassen. Gut einen Monat später stand bereits das erste vereinseigene Motorflugzeug, eine Piper Cup L-4J auf dem Hof.

Ebenfalls 1955 musste der Standort Rebstock aufgegeben werden, da die Amerikaner das Gelände beschlagnahmten. Das war der Zeitpunkt, als der Frankfurter Verein für Luftfahrt endgültig nach Egelsbach zog. Der Flugplatz befand sich noch im Aufbau und der Hessische Luftsportbund baute dort eine Segelflugschule und eine Technische Schule auf. Kurze Zeit später geriet der HLB in finanzielle Schwierigkeiten und der Flugplatz wurde von der Gemeinde und dem Kreis übernommen. Ein Jahr später, 1956 wurde ein Focke Wulf Stieglitz (FW44) als zweites vereinseigenes Motorflugzeug angeschafft. Im Jahr 1958 fand das erste Mal die Traditionsveranstaltung "Rund um Egelsbach" statt, die vor allem den Ralleyfliegern gewidmet war. Es folgte eine gradlinige Entwicklung in Richtung Motorflug. Die Segelfluggruppe musste sich nach der Vergrößerung der Kontrollzone Frankfurt nach Gelnhausen verlegen, wo sie sich nach einem erneuten Aufschwung durch moderne Kunststoffflugzeuge später auflöste. Immer aktiv und bis heute ein wichtiger Teil des Vereins ist die Modellfluggruppe, die seit 1960 ein eigenes Fluggelände bei Weilbach besitzt.

1996 wurde der Frankfurter Verein für Luftfahrt durch die Fusion mit dem ebenfalls in Egelsbach

ansässigen Rhein-Main Fliegerclub zu einem der größten Flugsportvereine der Bundesrepublik. Mehr als 600 Mitglieder widmeten sich seitdem dem wunderbaren Hobby Fliegen.

Heute steht den Motorfliegern mehr als ein Dutzend bestens gewarteter und gut instrumentierter Vereinsflugzeuge zur Verfügung. In der vereinseigenen Motorflugschule sind in den letzten vierzig Jahren mehr als eintausend Schüler von überwiegend ehrenamtlichen Fluglehrern zum Privatpiloten aus- und unzählige Pilotinnen und Piloten weitergebildet worden. Einige Fliegerkameraden die ihren Privatpilotenschein im "Frankfurter Verein für Luftfahrt" erworben haben, sitzen heute im Cockpit namhafter internationaler Fluggesellschaften als Flugkapitäne.

Wenn heute Düsenverkehrsflugzeuge fünf Kontinente in wenigen Stunden verbinden, so hat diese Entwicklung mit den Minutenflügen von August Euler und dem Weltluftverkehr der Zeppeline Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts in Frankfurt am Main und mit dem Frankfurter Verein für Luftfahrt begonnen.

Der Verein fühlt sich auch heute noch dem Motto des 2. Vorsitzenden Herbert Voigt aus den 50er Jahren verpflichtet: "Es ist doch so, daß viele Leute, vor allem junge, den Flugsport ausüben wollen und das Geld dazu nicht aufbringen können. Wir als Verein sollten diesen Menschen den Wunsch ermöglichen. Ich sehe darin eine unsere Aufgabe und Verpflichtung, für diese Mitglieder tätig zu sein."